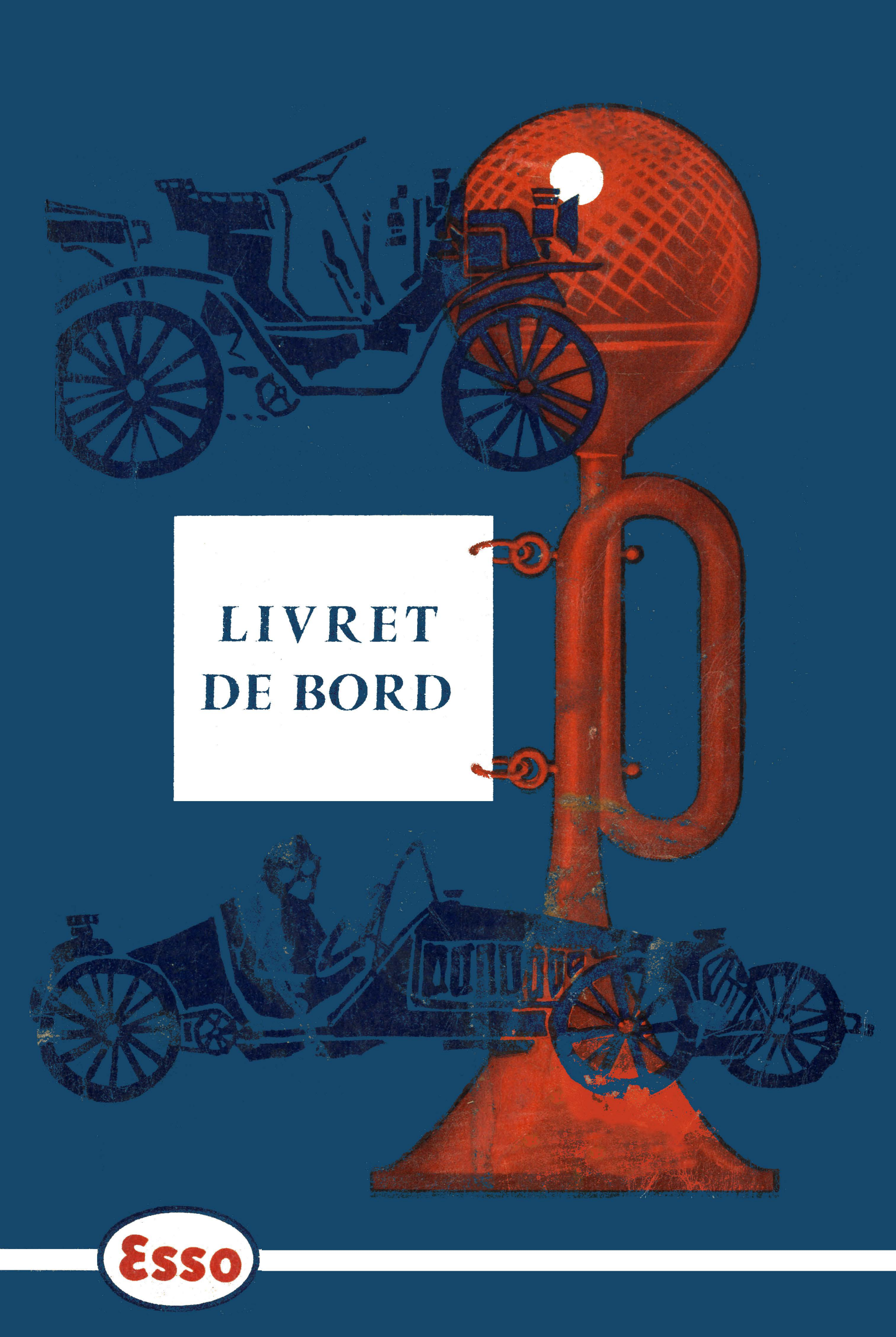

LIVRET
DE BORD
Esso

MEMORANDUM

NOM :

PRENOMS :

PROFESSION :

ADRESSE :

N° DE TELEPHONE :

N° DU PERMIS DE CONDUIRE :

LIEU ET DATE DE DELIVRANCE DU PERMIS :

MARQUE DE LA VOITURE :

PUISSANCE FISCALE :

TYPE :

N° DU CHASSIS :

N° DU MOTEUR :

N° D'IMMATRICULATION :

POIDS :

DIMENSIONS PNEUS :

N° DU TELEPHONE DU MECANICIEN-GARAGISTE :

N° DE LA POLICE D'ASSURANCE :

ADRESSE DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE :

N° DE TELEPHONE :

DATE D'ECHEANCE DE LA POLICE :

CAS D'ACCIDENT PREVENIR :

Livret de Bord

DE L'AUTOMOBILISTE



avec de nombreux conseils

pour remédier

aux causes d'arrêts imprévus

sur la route

et divers renseignements

pratiques

(formalités douanières

signes routiers, pages de comptes, etc...)



Edité par

ESSO STANDARD TUNISIE S. A.

12, Avenue de Paris

TUNIS

●

Avril 1959

INTRODUCTION

L'automobile d'aujourd'hui, merveille de précision, de rendement, de régularité, procure à son conducteur de grandes satisfactions... en échange d'un minimum de soins :

- *vérifications élémentaires au garage avant le départ ;*
- *examen périodique plus approfondi permettant souvent de parer à des arrêts intempestifs sur la route.*

Sur ces deux points vous trouverez dans cette brochure, quelques conseils utiles.

Et si d'aventure, en dépit de vos précautions, vous êtes victime de quelque panne, appliquez-vous avec méthode, à la déceler et à y porter remède, en vous aidant des quelques pages que nous y consacrons (sans prétendre bien entendu, pouvoir envisager tous les cas).

⁂

Dans votre intérêt, nous avons ajouté une documentation touchant à divers sujets d'ordre pratique figurant au sommaire.

Les pages consacrées au tourisme fournissent de nombreux renseignements à l'automobiliste projetant ou effectuant des déplacements touristiques.

⁂

Enfin, il est toujours utile — et dans certains cas indispensable — de suivre les dépenses consacrées à la voiture ; plusieurs pages sont consacrées in fine à la tenue méthodique des comptes. Nous sommes à votre disposition pour l'envoi d'un nouveau livret dès épuisement de celui-ci.

Nous souhaitons qu'il ait sa place en permanence dans le coffret de votre voiture et vous rende, en toute occasion, les services pour lesquels il a été conçu à votre intention.

Et nous vous disons :

BONNE ROUTE... avec ESSO.

SOMMAIRE



1re PARTIE

2e PARTIE

3e PARTIE

Documentation de l'automobiliste

4e PARTIE

Renseignements divers

Et d'abord !... soyez



Nous ne prétendons évidemment pas, en donnant les conseils ci-dessous, définir impérativement, une liste d'outils, accessoires et ingrédients indispensables à tout automobiliste, en tous lieux, en toutes conditions.
Cette énumération pourra être réduite ou augmentée selon le degré d'optimisme ou de... prudence de chacun, comme des ressources du territoire que l'on est amené à parcourir couramment ou occasionnellement, selon aussi que la voiture est neuve ou usagée.



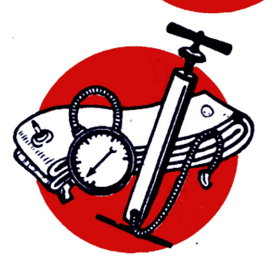


Nous avons donc prévu un classement en trois parties et l'on aura bien entendu toute latitude de muter un outil ou un accessoire d'une catégorie dans l'autre.

Et d'abord, **l'indispensable :**



Ayez toujours à bord :
— une pince universelle,
— une clé à molette (3 cm d'ouverture au moins),
— un tournevis moyen,
— un tournevis d'électricien à long manche,
— un cric et sa manivelle,
— une clé à tube pour bougies,
— un marteau,
— une ou deux bougies de rechange (du même type bien entendu que les bougies d'origine : froide ou chaude),
— un couteau, des chiffons, de la pâte détersive,
— un extincteur de voiture,
— un rouleau de chatterton (toile isolante gommée).



-o-

Eventuellement **nécessaire** (pour des parcours sur des routes peu fréquentées) :



— une bobine d'allumage de rechange,
— un condensateur,
— une courroie de ventilateur (sur 4 CV Renault et Dauphine les courroies de dynamo et de ventilateur sont identiques ; une seule suffit),

.... bien équipé



— une ou deux ampoules de rechange (phare-code et lanternes),
— un linguet de rupteur d'allumage (ou mieux une petite boîte d'échange standard comportant l'ensemble rupteur, bien entendu aux mêmes caractéristiques que le distributeur d'origine),
— un bidon de 5 litres d'essence de réserve (bidon plastique bien étanche),
— une boîte d'un litre d'huile Esso Extra Motor Oil,
— une chambre à air.



-o-

Parfois **souhaitable** (longs déplacements, dans des régions mal desservies où risquent de faire défaut : mécaniciens, garagistes, stations-services) si vous êtes certain de bien connaître votre voiture :



— une pochette de rechange de membrane de pompe à essence (fort utile en cas de voyage à l'étranger),
— une cosse rapide pour accus (pour réparer un câble rongé par l'acide ou les vibrations),
— un jeu de clés plates de 6 à 17 mm,
— quelques petites clés à tube coudées : 6, 8, 10, 12 et 14 mm,
— une lampe baladeuse de bord (du type électro-magnétique, avec une longueur de fil égale à la moitié de la longueur de la voiture),
— un câble de remorquage (il en existe de tout préparés avec cosse et crochet),
— un bidon d'eau de 5 litres (en plastique),
— un litre de liquide pour freins.



Bien entendu rangez outils et accessoires dans diverses trousses bien arrimées dans les coffres latéraux de votre voiture.
Ceci fait, vous serez nettement plus tranquille sur la route et pourrez éventuellement résoudre bien des ennuis, parmi ceux que nous énumérons dans les pages qui suivent.



Et quand même... Bonne route !

attention !...

VOUS ALLEZ PARTIR...

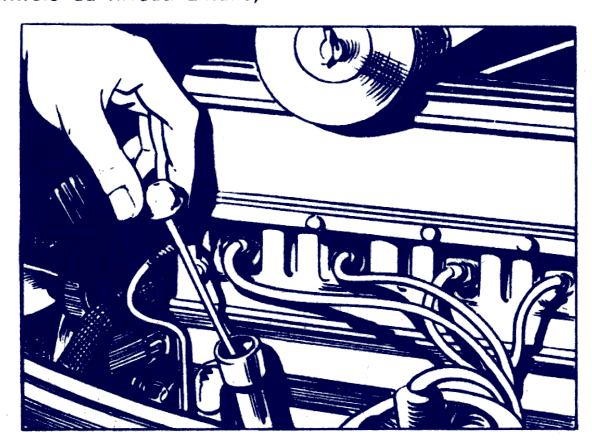
1re PARTIE

A. — SOINS ELEMENTAIRES AU GARAGE

Avant de prendre la route, le conducteur soucieux d'arriver à destination sans encombre devra, de temps à autre, procéder à une inspection rapide, mais méthodique, de sa voiture.

VERIFICATIONS ELEMENTAIRES :

— Niveau de l'eau dans le radiateur,
— Contrôle du niveau d'huile,



— Contrôle de la provision de carburant dans le réservoir (voir ci-dessous),
— Contrôle de la pression des pneus.

Toutes les Stations Esso sont à votre disposition pour effectuer ces vérifications (gracieusement, bien entendu).

ATTENTION. LE SOL EST UN UTILE INDICATEUR :

Jetez de temps à autre un coup d'œil à la partie du sol du garage que recouvre la voiture. Une trace d'eau à l'aplomb du radiateur peut déceler une fuite, soit à cet organe, soit à la pompe à eau, soit au joint de culasse, nécessitant une inspection approfondie pour éviter en route un échauffement anormal du moteur, ou un grippage.

Des taches d'huile au sol peuvent provenir d'un desserrage des bouchons de vidange du carter-moteur ou de la boîte de vitesse. Enfin, si à l'aplomb du réservoir d'essence, le sol du garage présente des taches claires, cela peut déceler une fuite au réservoir de carburant. Vérifiez le serrage du bouchon de vidange du réservoir.

LES PNEUMATIQUES :

Les pneumatiques (sans oublier la roue de secours) sont-ils correctement gonflés ?
Trop gonflées, les chambres à air accentuent les cahots de la route, ébranlent la carrosserie et la rendent bruyante à la longue. Par les chaudes journées, les chambres risquent d'éclater. Une pression insuffisante, par contre, vous donnera une direction dure, fatiguera la toile des enveloppes et compromettra la tenue de route.



Respectez toujours les pressions de gonflage recommandées par le constructeur et ne dégonflez jamais vos pneus lorsqu'il fait chaud ou après une longue étape, sous prétexte que leur pression s'est élevée quelque peu.
Trouvez-vous un clou planté dans l'enveloppe ? Si vous ne voulez pas risquer des perforations multiples de la chambre à air et la coupure des toiles du pneu par le dégonflage progressif sur la route, n'hésitez pas à l'enlever. Sauf si vous avez des pneus sans chambre auquel cas, il est préférable de la laisser en place jusqu'à l'étape. Un certain doigté est en effet nécessaire pour retirer ce clou sans occasionner de fuite d'air, donc de crevaison.
Vérifiez aussi de temps à autre, et surtout à la veille d'une longue randonnée, le blocage des roues sur les moyeux. Il est recommandé d'enlever occasionnellement les enjoliveurs pour s'assurer d'un serrage suffisant et uniforme des écrous de fixation. L'inspection des organes vitaux : direction, freins, tringlerie, ressorts, niveau d'huile dans la boîte et le pont-arrière se feront à l'occasion d'un graissage périodique à votre Station-Service habituelle.



L'ELECTRICITE :

Si vous avez à rouler de nuit, vérifiez, avant le départ, tous les feux : phares, projecteurs, codes, feux de position, feux arrière, indicateurs de direction. La lumière vacille-t-elle ? C'est l'indice d'un mauvais contact dont il vaut mieux rechercher l'origine avant le départ.

Si actionnant le démarreur, vous observez un affaiblissement marqué de l'intensité lumineuse des lampes, c'est l'indice que votre batterie d'accumulateurs a besoin d'être rechargée ou qu'elle est fatiguée par l'âge. Par la même occasion, veillez aussi au niveau de l'électrolyte pour chacun des éléments (tous les huit jours en saison chaude).

Faites refaire le plein à l'aide d'eau distillée ; ne jamais rajouter de l'acide sulfurique (délicat à manier).
Des bouchons obturateurs à niveau visible évitent une intervention fréquente à la batterie. Munissez-en chacun des éléments.

Très important :

Faites vérifier la propreté des surfaces de serrage et le serrage des cosses de la batterie ; un mauvais contact à une borne de batterie peut empêcher la mise en marche du démarreur, et, ce qui est plus grave, peut entraîner avec les dynamos à trois balais le « grillage » des lampes et celui de la dynamo.

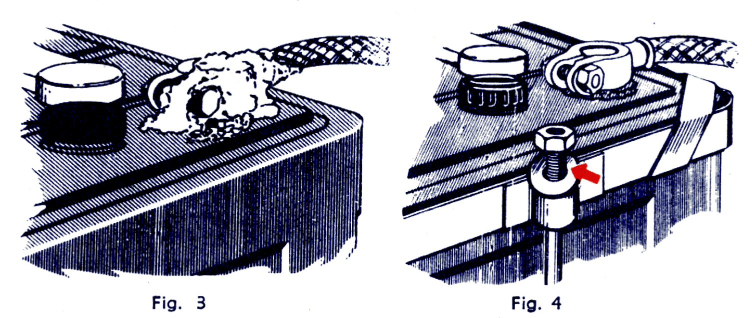


Fig. 3 Fig. 4

En cas de sulfatage, vaselinez généreusement après avoir soigneusement gratté le sulfate qui recouvre les bornes et les cosses. Nous conseillons l'usage des rondelles anti-acide. Resserrez le cadre de fixation de la batterie (fig. 4).

METTONS EN MARCHE

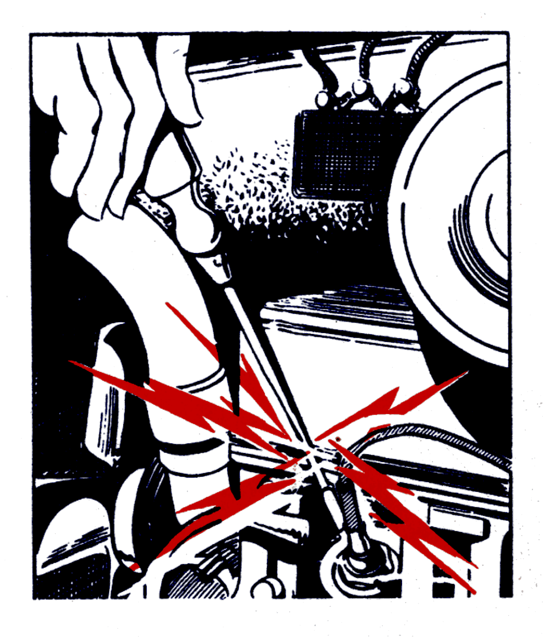
Et maintenant, lançons le moteur. Si votre voiture est restée inactive plus d'une semaine, surtout à la saison froide, ménagez vos accus. Sans mettre le contact, faites quelques tours à la manivelle

pour vaincre la résistance opposée par l'huile plus ou moins épaissie le long des parois des cylindres. (La fluidité à froid des huiles Esso évite ces inconvénients.)

Enfin, contact mis, ainsi que le starter tiré si besoin est, **commande d'avance au « retard »,** lancez votre moteur au démarreur. Moteur en marche, réduisez aussitôt l'action du starter (afin d'éviter de saturer d'essence l'huile des cylindres).
Et surtout, « n'emballez » jamais votre moteur à froid.

DE TEMPS A AUTRE, faites vérifier :

— que le carburateur ne présente aucune fuite,
— que le ventilateur est correctement entraîné par sa courroie,



— que les bougies donnent bien et « également », soit à l'aide d'un vérificateur d'allumage, soit au moyen d'un tournevis à manche isolant mis en contact avec la tête centrale de la bougie, l'extrémité de l'outil étant placée d'autre part à 1/2 mm. environ de la culasse du moteur (ou inversement). Une étincelle doit jaillir franchement et périodiquement dans cet espace vide,

— que la dynamo charge correctement (voir l'ampèremètre ou le voyant du tableau de bord),

— dès la mise en marche, assurez-vous de l'extinction du voyant rouge témoin de pression d'huile, ainsi que du voyant vert témoin de charge, dont sont munis la plupart des tableaux de bord.

B. — SYMPTOMES ANNONCIATEURS DE PANNES

Si, en cours de route survient l'un des symptômes ci-après, attention.

1 Le moteur chauffe anormalement.

Cet échauffement insolite peut provenir d'une des causes suivantes :

— radiateur entartré. Le faire détartrer dès que possible ;

— manque d'eau au radiateur. En ce cas, il est recommandé, après avoir coupé le contact, de laisser le moteur surchauffé refroidir un bon moment, afin d'éviter le risque grave d'une fêlure du bloc cylindres en refaisant le plein du radiateur. Immédiatement avant de refaire le plein, remettez le moteur en marche au ralenti, afin que la circulation d'eau reprenne aussitôt son circuit normal. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite au radiateur. (Le bouchon inférieur de vidange n'est-il pas desserré ou perdu, la pompe à eau et son presse-étoupe sont-ils bien étanches ?)



— patinage de la courroie d'entraînement du ventilateur. En faire régler la tension (15 à 25 mm. de flèche entre les poulies) ;

— correcteur d'avance à l'allumage sur « retard » excessif.

— ou correcteur d'avance automatique ou à dépression ne fonctionnant pas correctement ;

— réglage de carburation trop pauvre. Une récente intervention au carburateur n'est-elle pas la cause d'une perturbation dans le réglage initial de celui-ci ?

2 Pression d'huile.

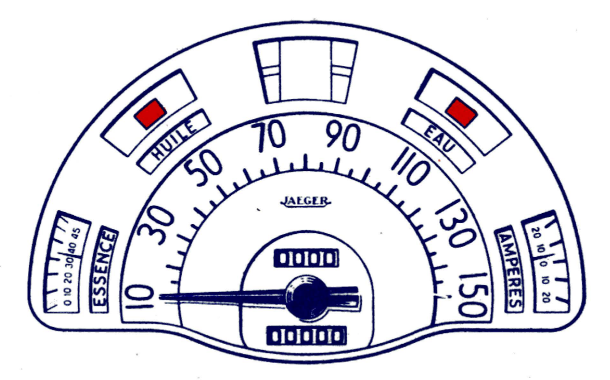
Dès le départ et en cours de route, jetez un coup d'œil sur votre voyant témoin de pression d'huile.

Si le voyant s'allume, c'est que la pression normale de graissage est tombée au-dessous du minimum de sécurité. Vérifiez votre niveau d'huile dans le carter et complétez éventuellement avec de l'huile fraîche.

Si la pression ne remonte pas, faites-vous remorquer. Sur certaines voitures, il se peut que le voyant rouge s'allume lorsque le moteur est très chaud et qu'il tourne au ralenti. Ne pas s'en inquiéter, si dès que l'on accélère, le témoin s'éteint à nouveau.

NOTA : Une mise à la masse du fil reliant le mano contact au

voyant lumineux peut occasionner l'allumage de la lampe, tout étant normal côté pression d'huile. Ce point est facile à vérifier en débranchant le fil au mano contact.



Certains tableaux de bord comportent encore un manomètre de pression d'huile avec les indications relatives de pression ou des zones de couleur : NORMAL et DANGER, qu'il est facile d'observer.
La pression d'huile moyenne au régime normal est de l'ordre de 2 à 3 kg par cm².

3 La voiture tire mal.

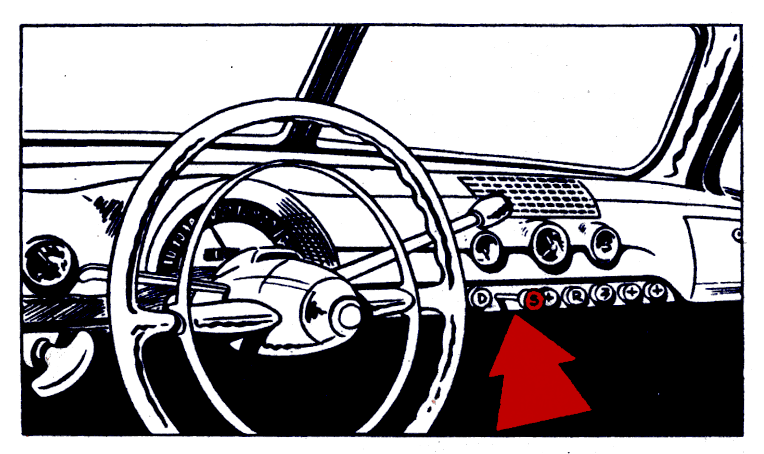
N'auriez-vous pas, par hasard, oublié de desserrer le frein à main ? Les tambours de freins sont-ils tous également froids ? (Si vous venez de rouler sans guère les actionner.)
Si l'un d'eux est exagérément chaud, faites vérifier.
Si votre voiture comporte un correcteur d'allumage, vérifier qu'il n'est pas sur « retard ».
Dans la négative, ceci peut être l'indice d'un mélange trop pauvre. Avec un mélange normal, l'extrémité de la bougie où éclate l'étincelle doit être brun rouge clair. Le défaut peut également provenir d'une prise d'air anormale à l'admission, d'un ressort de soupape d'admission cassé... Faites vérifier par un spécialiste.

4 Le moteur est « mou ».

La puissance du moteur faiblit, particulièrement en côte.
Cela peut provenir de diverses causes mécaniques : perte de compression, déréglage des commandes de soupapes, soupapes fermant mal, mauvais allumage par défaillance de la bobine, du condensateur, des vis platinées, écartement incorrect d'électrodes de bougies, défaut de carburation, etc...
Faites vérifier par un spécialiste, en lui indiquant très exactement ce que vous avez constaté.

5 Le moteur galope.

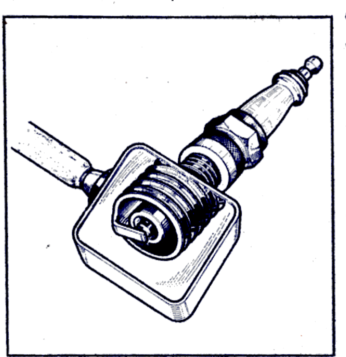
N'êtes-vous pas, depuis le départ, resté sur le « starter »
La plupart des voitures sont maintenant équipées d'un starter automatique. Celui-ci doit se couper automatiquement dès que le moteur à atteint sa température normale.



Si le régime n'est pas nettement au-dessus de celui du ralenti, (cas de la marche sur starter) mais qu'il est instable, c'est le réglage du mélange de ralenti qui n'est pas correct. Agir sur la vis de réglage prévue à cet effet ou faire régler le ralenti à la prochaine station.

6 Le moteur ne tourne pas rond.

Si votre oreille perçoit un rythme irrégulier du moteur accompagné d'un net ralentissement du régime de ralenti, c'est généralement qu'une bougie est défaillante. Vérifiez d'abord les fils d'amenée du courant du distributeur d'allumage aux bougies. Si tout est en ordre, recourez comme au garage, à un vérificateur d'allumage ou, à défaut à l'essai au tournevis précédemment décrit.



Remplacez la bougie hors d'usage en n'oubliant pas le joint et en vérifiant si les électrodes de la bougie de remplacement sont correctement réglés (6 à 7/10 de mm d'écartement général). Si la bougie défaillante présente sur ses électrodes un dépôt noir et gras, c'est l'indice d'une remontée d'huile provenant de l'ovalisation des cylindres ou d'un manque

d'étanchéité des segments du piston. Mais cela ne vous empêchera pas de poursuivre votre route... en attendant les grands remèdes.

7 Le moteur a des ratés.

A l'accélération, le moteur tourne irrégulièrement. Cela peut provenir d'une goutte d'eau ou d'une autre impureté obstruant le gicleur principal du carburateur. Si quelques rapides coups d'accélérateur, en obturant si possible et partiellement l'arrivée d'air, n'arrivent pas à « faire passer » le corps étranger, démontez le gicleur (voir ci-après pannes de carburation).
Les ratés peuvent provenir aussi d'un couvercle de distributeur fendu (voir ci-après, pannes d'allumage), ou d'une bougie défaillante.

8 Le moteur s'étouffe.

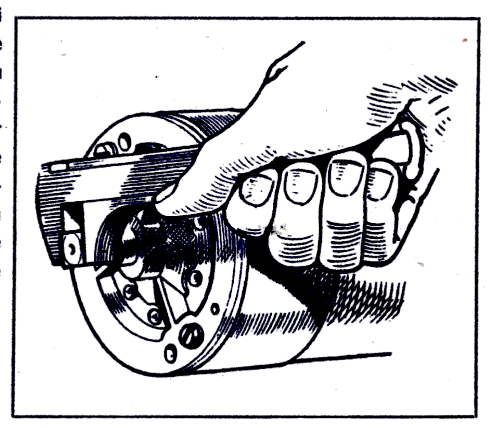
Le moteur tourne correctement au ralenti, mais ne répond pas à l'accélération. C'est encore le gicleur principal qui est bouché. Mêmes conseils que précédemment.

9 Le moteur n'a plus de ralenti.

Cas extrêmement rare. Si le moteur reste emballé, c'est que la commande du carburateur est coincée ou cassée. Le ressort de rappel de la commande d'accélération est décroché. Coupez le contact et vérifiez la tringlerie. (Cas exceptionnel : la succion du carburateur a absorbé du feutre détaché du filtre à air ; démontez le carburateur).

10 Le démarreur se coince.

Après un arrêt sur la route, voulant repartir, le pignon d'attaque du démarreur se bloque sur les dents de la couronne d'entraînement.
Coupez le contact et si l'arbre du démarreur se termine par un carré ou par deux méplats, agissez sur ce carré ou sur ceux-ci — à l'aide d'une clef à molette — en sens inverse de la rotation normale de l'induit. Si vous ne pouvez pas agir ainsi, placez le levier de vitesses sur la prise directe et poussez alternativement la voiture en avant, puis en arrière, dans un effort prolongé de va et vient.



C. - Les pannes "classiques"

Comment les déceler et y remédier

Cette fois, le sort en est jeté : vous êtes en panne. Le moteur s'est tu et se refuse à partir malgré maintes sollicitations. Livrez-vous à une investigation méthodique suivant les conseils que voici :

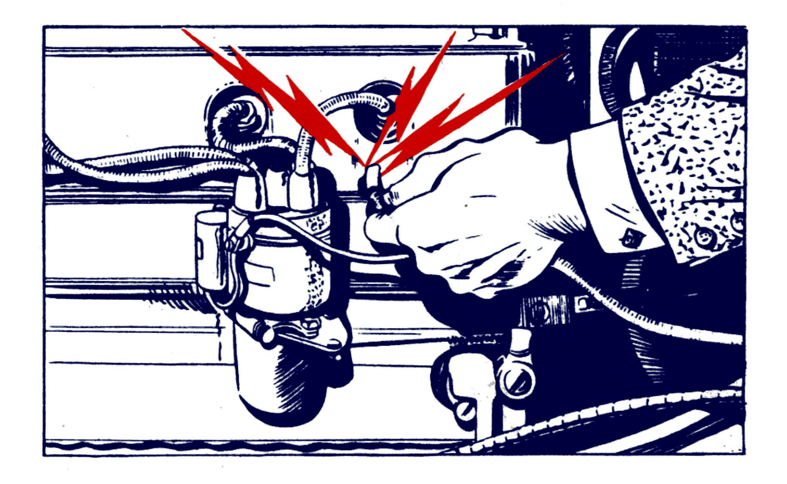
- **ALLUMAGE**
- **CARBURATION**

LES PANNES D'ALLUMAGE...

...Sont les plus délicates, mais avec de la méthode il est possible de les localiser et souvent d'y remédier.

11 Le courant arrive-t-il aux bougies

La première et la plus simple des vérifications, qui s'imposent est de s'assurer que le courant arrive bien aux bougies en procédant comme il est indiqué sous la rubrique « soins élémentaires au garage ». On peut remplacer le contrôle à l'aide d'un vérificateur d'allumage ou du tournevis par un essai direct aux pointes d'une des bougies. Le contact étant mis, et le levier de vitesses au point



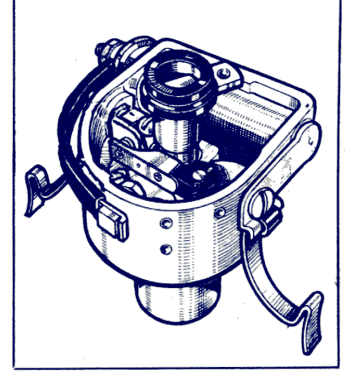
mort, dévissez la bougie et placez-la sur la culasse du moteur, sans que la tige centrale ni le fil conducteur ne touchent le moteur. En faisant tourner ce dernier à la manivelle ou au démarreur, une étincelle doit jaillir entre les électrodes, périodiquement (les pointes doivent être espacées de 1/2 mm.).
S'il y a étincelle, la panne n'est pas due à l'allumage, mais au carburateur (voir ci-après). S'il n'y a pas d'étincelle voir également ci-après.

12 Le courant arrive-t-il au distributeur d'allumage ?

Retirer le fil du centre de la tête de distributeur et retirer celle-ci. Mettre le contact et s'assurer que les contacts du rupteur sont fermés (toucheau de fibre en regard d'un méplat de la came).
En maintenant l'extrémité du fil venant de la bobine à 5 mm de la masse (culasse par exemple) faire décoller rapidement et plusieurs fois les contacts du rupteur à la main. L'étincelle doit jaillir.
Dans le cas contraire, vérifier le circuit batterie, bobine, ce premier passant par l'interrupteur de contact et le circuit bobine rupteur.
Assurez-vous que le fil du secondaire est bien enfoncé dans le plot central de la bobine.
Si tout est en ordre, recommencer l'essai et vérifier l'état des contacts du rupteur et leur écartement qui est à régler avec 4 à 5/10 de mm.
Si les contacts sont mauvais ou si les bornes sont desserrées, donnez les tours de clés nécessaires.

13 Le distributeur d'allumage n'est-il pas déréglé ou avarié ?

Enlevez le couvercle du distributeur en bakélite, en agissant sur les deux pinces-ressorts diamétralement opposées et assurez-vous :



1° Que les contacts du rupteur sont fermés lorsque le toucheau de fibre est sur le plat de la came centrale et que les points de contact sont bien propres, sinon les nettoyer avec précaution à l'aide d'une lime très fine.
2° Que lorsque le toucheau est sur les bossages, un jeu de 4 à 5/10e de mm existe entre les contacts du rupteur.
3° Que le fil allant du condensateur au linguet n'est pas coupé ou débranché et que le condensateur est bien fixé sur le boîtier du distributeur (par une patte au centre ou par une des extrémités).

4° Que le linguet du rupteur est en bon état et assure bien l'écartement des vis platinées. Les contacts du rupteur peuvent être déréglés par suite de l'usure du toucheau de fibre ou encore par suite du bris du ressort de rappel. Remplacez, en ce cas le linguet défaillant, ou mieux l'ensemble du rupteur.

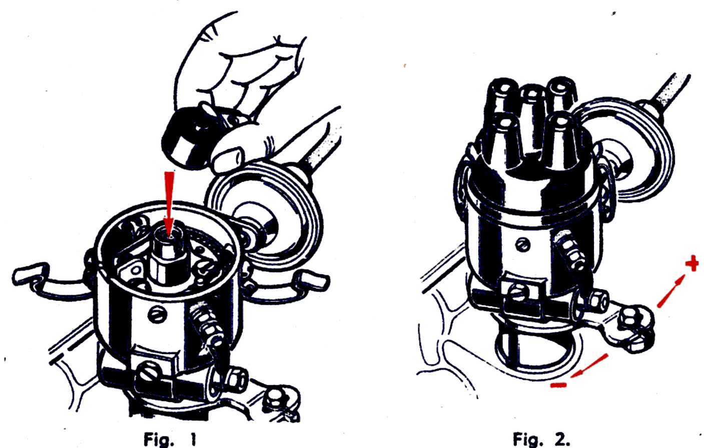


Fig. 1

Fig. 2.

En replaçant le couvercle du distributeur, vérifiez son état : la bakélite n'est-elle pas fendue, ne porte-t-elle pas des traces d'huile ou d'humidité, autant de causes de pertes de courant (couvercle fendu : le changer). N'oubliez pas de remettre en place, le doigt de distributeur en vous assurant qu'il est bien engagé dans le cran d'entraînement, à fond.

14 La bobine donne-t-elle bien ?

Dans l'essai précédent, l'étincelle doit être nourrie ; si elle est grêle ou si elle ne jaillit pas à 5 mm., c'est que la bobine ou le condensateur sont hors d'usage. Les remplacer. (Sur la plupart des voitures est prévue une bobine de rechange ; c'est en tout cas une bonne précaution à prendre.)

●

LES PANNES DE CARBURATION

Le circuit d'essence d'une voiture et le fonctionnement correct de ses différents organes constitutifs sont parmi les facteurs les plus importants de son comportement sur la route.
Les problèmes à résoudre ici sont d'ailleurs beaucoup plus simples qu'en ce qui concerne l'allumage :

a) ou l'essence arrive mal au carburateur,
b) ou elle n'arrive pas du tout,
c) le carburateur est « noyé ».

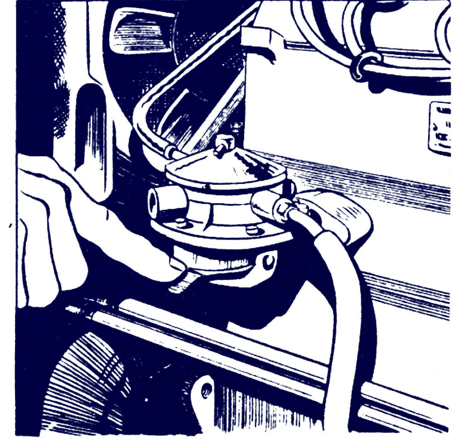
Attention : la plupart des vérifications décrites ci-après déterminant un écoulement d'essence, ne les entreprenez, si le tuyau d'échappement est placé au-dessous du carburateur, que lorsque la température de ce tuyau sera suffisamment abaissée pour éviter tout risque d'inflammation.

A — L'ESSENCE ARRIVE MAL

Cela provient :

— soit d'un mauvais fonctionnement de la pompe à essence,
— soit d'une défectuosité des canalisations,
— soit de la présence d'impuretés dans le circuit.

La plupart des voitures modernes ayant leur réservoir d'essence à l'arrière et en contre-bas du carburateur, le carburant n'arrive à cet organe que par l'aspiration d'une pompe actionnée mécaniquement.



15 La pompe débite-t-elle bien ?

Si (cas général) la pompe est munie d'un levier placé à sa base, actionnez celui-ci plusieurs fois ; la cuve du carburateur doit se remplir.
Il est nécessaire que le poussoir actionnant la pompe soit à une position favorable. Dans le cas contraire, tourner le moteur en appuyant très légèrement sur le levier. Lorsqu'on a senti sa remontée, c'est que le poussoir est à la position désirée.

Pour vérifier que l'essence arrive bien au carburateur, démonter le couvercle ou débrancher simplement la tuyauterie à l'arrivée au carburateur.

Si l'essence coule normalement, obturer la tuyauterie avec le doigt (ou fermer le pointeau sur le couvercle du carburateur, celui-ci ayant été déposé) et s'assurer si la pompe « tient » bien la pression.

Dans le cas contraire, le levier de manœuvre se relève tout seul (comme si la pompe débitait) et dans ce cas, soit la membrane, soit le clapet d'aspiration est à incriminer.
La membrane se change en séparant le corps de pompe de son couvercle (assemblés par 6 ou 8 vis).
S'assurer de l'accrochage correct de la tige centrale solidaire de la membrane et n'oubliez pas le ressort spiral placé entre celle-ci

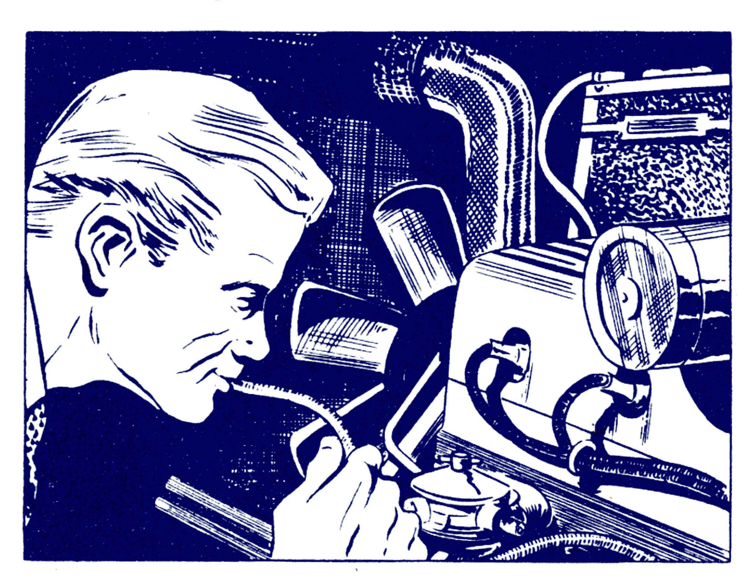
et le levier de manœuvre. Notez l'orientation à donner au couvercle par rapport au corps de pompe et placez des rondelles grower sous les têtes de vis d'assemblage.

16 Les canalisations.

Si le carburateur ne se remplit pas sous l'action de la manette, c'est :

— ou bien que la canalisation est bouchée. Dégagez l'extrémité reliée à la pompe et purgez en soufflant ou en aspirant fortement.

— ou bien qu'il y a une entrée d'air entre le réservoir et la pompe, ce qui empêche l'aspiration. Efforcez-vous de la repérer en portant spécialement l'attention sur l'emplacement des soudures, et enroulez largement au chatterton, ou avec du scotch, le point par où pénètre l'air, à moins que vous ne puissiez procéder à la réparation définitive (resserrage d'un collier ou d'un raccord).



Vérifier aussi l'état de la tuyauterie de refoulement, si celle-ci est détériorée ou coupée, il y a une fuite, et celle-ci est dangereuse. Ligaturer ou raccourcir la tuyauterie (si c'est possible) avant de faire procéder le plus tôt possible à une réparation définitive.

17 Les impuretés.

Les impuretés (poussières, eau, corps étrangers) peuvent se loger dans les canalisations, dans le décanteur de pompe, dans le filtre d'arrivée au carburateur, sous le siège du pointeau, au fond de la cuve du carburateur, ou enfin obturer les gicleurs.

Filtres et Décanteur. — Le filtre ou décanteur, s'il est placé avant la pompe comporte généralement une cuve en verre qu'il est facile de nettoyer. Attention au joint liège indispensable entre la cuve et le corps de filtre.

Filtre d'arrivée au carburateur. — Le filtre est placé (lorsqu'il est prévu) dans le raccord d'arrivée au carburateur. Nettoyer en même temps le chambrage précédant immédiatement le pointeau.

Pointeau. — Le pointeau se démonte après avoir enlevé le couvercle du carburateur ; attention au joint ! S'assurer que le pointeau coulisse librement et obture correctement l'orifice d'arrivée d'essence (calibré).

Gicleurs. — Vérifiez et nettoyez les gicleurs en vous reportant aux instructions particulières de la notice d'entretien du constructeur du véhicule. Ne passez jamais d'aiguille ou de fil d'acier dans les orifices calibrés des gicleurs. Soufflez dedans ou à la rigueur, employez un fil végétal ou de cuivre, provenant d'un fil souple électrique.

B — L'ESSENCE N'ARRIVE PAS DU TOUT

Vérifiez si le réservoir n'est pas vide, et si l'orifice de mise à air libre (généralement sur le bouchon) n'est pas bouché, sinon contrôlez.

18 Canalisation rompue.

Il ne s'agit plus ici d'une fissure, comme précédemment, mais d'une franche cassure. Engagez le tuyau de caoutchouc (ou mieux de



durite que vous devez avoir à bord) de part et d'autre de la cassure, sur une bonne longueur (10 cm au moins) et ligaturez fortement le raccord au besoin.

19 Vapor-lock.

Il s'agit d'un phénomène de vaporisation du carburant dans la canalisation d'amenée d'essence au carburateur, survenant par temps très chaud et quand un long effort est demandé au moteur. Si l'on n'est pas trop pressé, il suffit d'attendre patiemment que la température sous capot s'abaisse, mais il est plus expédient d'activer le refroidissement en entourant la tuyauterie d'essence d'un chiffon trempé d'eau froide.



Cependant pour couper court à de nouveaux ennuis de cette sorte, il est recommandé de calorifuger les organes incriminés : 1° en enroulant autour de la canalisation un cordon d'amiante ; 2° en faisant placer sous le carburateur une plaque d'amiante, si cette disposition n'a pas été prévue par le constructeur.

20 Trou d'évent bouché.

Si le trou d'évent garnissant le bouchon de remplissage du réservoir vient à se boucher, le vide partiel résultant de la consommation d'essence sur le parcours, peut empêcher le carburant d'arriver jusqu'à la pompe d'alimentation.

Si la mise à air libre du réservoir se fait par une canalisation, s'assurer si celle-ci n'est pas bouchée ou écrasée.

21 Le Carburateur est noyé.

a) De l'eau s'est introduite dans le carburateur à la suite d'un lavage intempestif ou par forte pluie, la voiture étant à l'arrêt. Démonter le carburateur et le nettoyer.

b) Un corps étranger sous le siège du pointeau, empêche la fermeture de celui-ci, et il y a trop d'essence dans le carburateur.

Le moteur ne peut pas partir dans ces conditions et il y a risque d'incendie. Démonter le pointeau et le nettoyer. Vérifier son fonctionnement.

D. - COMMENT PARER

à quelques incidents mécaniques ou à des ennuis fortuits sur la route

22 L'embrayage patine.

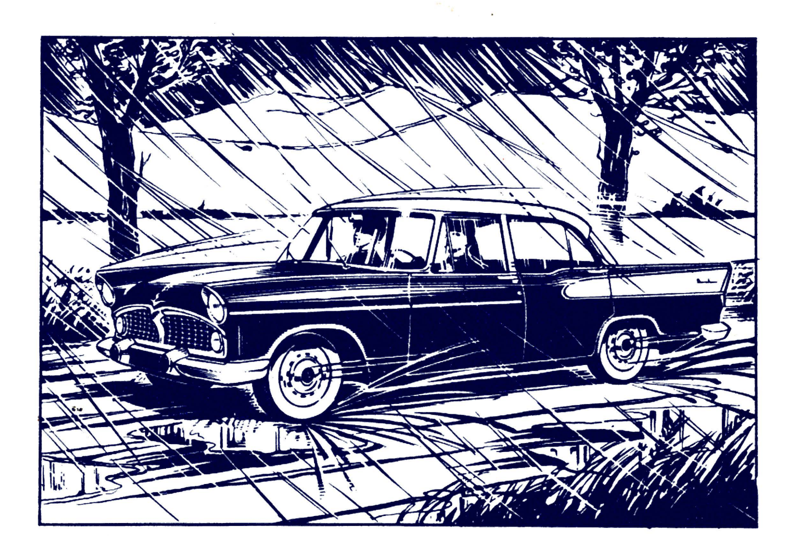
Après un kilométrage assez long, ou sous certaines conditions particulières, il peut arriver que de l'huile provenant du carter-moteur, par le palier AR ou de la boîte à vitesses pénètre dans le carter d'embrayage et en imprègne le mécanisme. Il s'en suivra un patinage de l'embrayage, particulièrement en démarrage et en côte.

Signalez la chose à votre mécanicien qui, seul, a les moyens de démonter l'embrayage et de nettoyer ou changer au besoin les disques.

23 Les freins manquent d'efficacité.

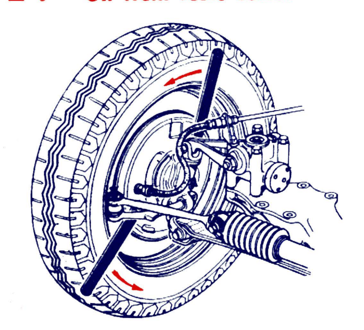
Si l'on a lavé la voiture sans prendre la précaution de serrer le levier de frein à main, ou encore après un passage sur une route inondée, de l'eau a pu pénétrer dans les tambours de freins, empêchant ainsi — au moins temporairement, leur action.

Vous sécherez sans peine les garnitures et les tambours en roulant quelques temps avec les freins légèrement serrés et à vitesse



réduite. L'échauffement ainsi produit fera évaporer l'eau rapidement. Si l'eau n'est pas en cause, c'est que les garnitures sont devenues grasses par suite d'une fuite d'huile du pont AR qui parvient jusqu'aux freins ou d'un excès de graissage des roulements de roues. Vérifiez le niveau d'huile dans le pont arrière et réduisez-le si, d'après la notice d'entretien, il y a excès. Il sera prudent de faire vérifier vos garnitures à la première occasion et si elles sont grasses, il y aura lieu de les changer, car des garnitures imprégnées d'huile ne peuvent pratiquement pas être dégraissées et perdent ainsi beaucoup de leur efficacité.

24 Un frein reste serré.



Cet incident provient sans doute du grippage d'un piston guide dans le cylindre de frein ou d'un ressort de rappel cassé ou décroché.

Essayez d'y remédier en tournant dans le sens requis, sur le plateau de frein les méplats ou 6 pans agissant sur les cames de butée des segments, mais ayez recours à la station service dès que vous pouvez. Si la roue est bloquée faites appel à un mécanicien.

25 Une canalisation des freins hydrauliques casse ou fuit.

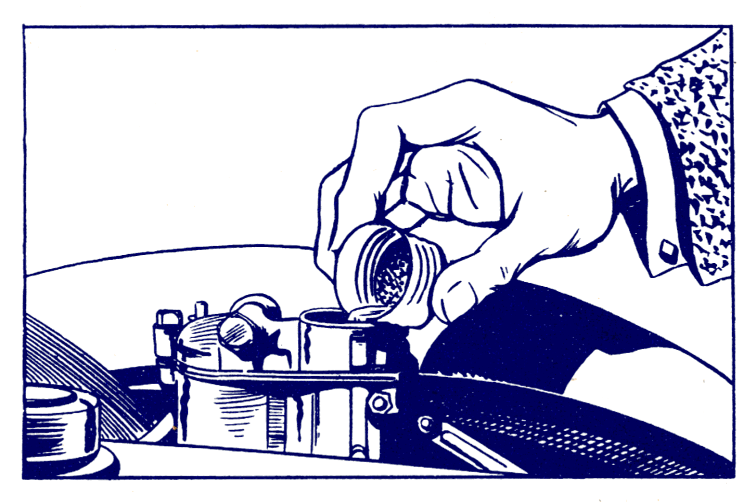
Sectionnez complètement la canalisation au point de rupture et bouchez l'extrémité qui vient du réservoir de liquide des freins en repliant cette extrémité elle-même et en l'aplatissant au marteau. Refaites le niveau si vous avez eu la prévoyance d'emporter avec vous du liquide spécial. Même conseil de prudence que le précédent, en roulant jusqu'à la prochaine station-service ; ne compter guère que sur le frein à main.

26 Rupture d'une lame de ressort.

S'il ne s'agit pas d'une lame maîtresse (la plus longue, celle sur laquelle les autres appuient), continuez à rouler à allure modérée jusqu'au prochain atelier de mécanique. Vous pouvez agir de même, à la rigueur, s'il s'agit de la lame maîtresse, mais avec beaucoup plus d'attention encore, et à très faible allure jusqu'au plus proche atelier de mécanique pour la pose de brides de maintien.

27 Soupape grippée.

Une soupape ne revient pas sur son siège parce qu'elle coince dans son guide (le moteur ne tourne pas « rond », alors que l'allumage fonctionne bien). Enlevez le filtre à air et injectez un peu



d'huile dans la prise d'air du carburateur, pendant que l'on accélère à fond. Si vous n'obtenez pas de résultat, c'est qu'il y a gommage de la tige dans son guide ou qu'un ressort de soupape est trop faible ou cassé.

28 Ressort de soupape cassé ou soupape « ouverte ».

Si une soupape d'admission reste ouverte, il se produit des crachements répétés au carburateur.

Arrêtez le moteur, enlevez la bougie correspondante (elle sera moins chaude que les autres). Rejoignez avec un cylindre en moins le prochain poste de dépannage.

29 Réservoir d'essence crevé.

Si le réservoir d'essence vient à être crevé accidentellement, ou si une fuite importante se produit, vidanger celui-ci.

Disposez, en le calant convenablement sous le capot ou à côté du conducteur, un bidon de secours.

Débrancher la tuyauterie d'aspiration à la pompe et relier celle-ci au bidon de secours par une tuyauterie souple dont vous avez dû vous munir au départ. Amorcer la pompe comme indiqué déjà et remettre en route.

Cas d'un réservoir en charge.

Si le réservoir d'essence est en charge, c'est-à-dire placé plus haut que le carburateur et que dans ce cas, il n'y a pas de pompe à essence, disposer la nourrice de secours à un niveau plus haut que le carburateur, y plonger la tuyauterie souple et après avoir amorcé le siphon, brancher au carburateur.

Dans les deux cas, attacher la tuyauterie au goulot du réservoir de secours.

30 Patinage des roues motrices.

Il arrive que la voiture s'immobilise, les roues motrices tournant sur place dans la boue, dans le sable, ou dans une ornière profonde. Si vous ne trouvez pas à proximité des branchages, du gravier ou des cailloux sur lesquels mordront les pneus, coupez le contact, mettez en marche arrière ou en première suivant le sens où vous voulez aller et tournez le moteur à la manivelle (au besoin, en dévissant les bougies pour réduire la résistance de la compression dans les cylindres).

Si vous êtes en côte, faites placer une cale contre une roue au fur et à mesure de la progression.

Vous pouvez, de la même façon, vous sortir d'un mauvais pas, par exemple à proximité d'un ravin, s'il y a danger de monter à bord pour se servir du moteur.

31 Les phares s'éteignent.

Panne de lumière sur l'un des phares seulement.

Si c'est la lampe ou la veilleuse qui n'éclaire pas, c'est probablement que le filament est cassé. Changez l'ampoule correspondante.

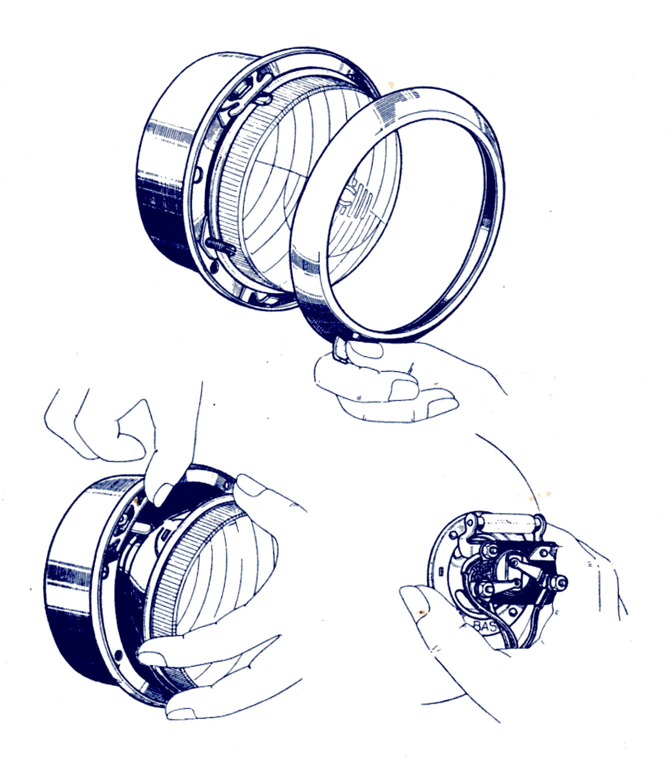
Si la lampe et la veilleuse s'éteignent toutes deux ou n'éclairent que faiblement, vérifier si la masse du phare correspondante est bonne.

Si l'extinction est franche, c'est que le fusible de sécurité a sauté ou que le fil amenant le courant s'est cassé.

Changez si possible le fusible ou gagnez l'étape avec un seul phare, en allumant si possible le feu de position du côté de la panne d'éclairage.

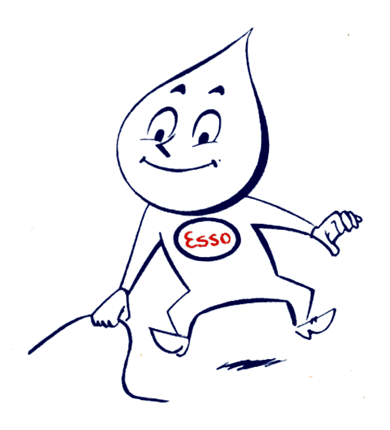
Si les deux phares s'éteignent ensemble, vérifiez aussi avec la lampe baladeuse, le fusible et les fils conducteurs ; c'est une panne heureusement très rare aujourd'hui.

Si l'un des clignotants vient à s'allumer d'une façon continue lorsqu'on place la commande sur la position correspondant à son allu-



mage, il y a de fortes chances pour que l'ampoule du feu côté opposé, soit grillée ou a une mauvaise « masse ». Ne pas incriminer obligatoirement la centrale de commande des clignotants.

Vérifier l'état des ampoules et leur mise à la masse dans chacun des feux.




Esso

IIe PARTIE

LA LUBRIFICATION DES AUTOMOBILES

Des huiles moteurs « multigrade »

Graissage des châssis

PERIODE DE RODAGE

Périodicité des vidanges

PERMUTATION DES PNEUMATIQUES

CONSEILS POUR L'ACHAT D'UNE VOITURE D'OCCASION

IIIe PARTIE

Mutation des cartes grises

Taxations

Que faire en cas d'accident ?

Liste des entreprises de dépannages

Les déplacements en AFN-France-Etranger

ESSO Touring Service

IVe PARTIE

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Les ESSO-Service

Le super-carburant ESSO Extra

Code de la route et pénalités

Numéros minéralogiques

Vos dépenses mensuelles

La lubrification

Tous les techniciens de l'automobile s'accordent à reconnaître que la durée des bons services d'un moteur et des divers organes d'un châssis, dépend :

— de la pratique constante d'un graissage rationnel, tenant compte des recommandations des constructeurs et des spécialistes du graissage,

— enfin, des soins apportés à l'entretien préventif, tel que nous l'avons examiné dans un précédent chapitre.

Nous étudierons ici, plus spécialement, le premier point, mais auparavant nous croyons indispensable de rappeler quelques notions touchant aux caractéristiques des lubrifiants et au rôle essentiel qu'ils jouent vis-à-vis des organes vitaux d'une voiture.

⁂

L'huile doit remplir deux rôles primordiaux :

a) Former une pellicule, un « film » résistant, interposé entre les surfaces frottantes et s'opposer à leur usure,

b) Contribuer au refroidissement des paliers.

Pour atteindre ces objectifs — et afin de protéger contre une usure prématurée une voiture représentant un important capital — nul ne conteste la nécessité d'utiliser une « huile de bonne qualité ».

Mais qu'est-ce qu'une « HUILE DE BONNE QUALITÉ » ?

C'est un lubrifiant qui assure :

— des départs faciles,

— un graissage instantané,

— une formation minimum de dépôts,

— un bon rendement,

— une consommation d'essence réduite,

— une bonne protection contre l'usure du moteur.

Pour obtenir tous ces avantages, nous vous conseillons d'employer nos **huiles Multigrades** Esso Extra Motor Oil en **boîte dorée.**

Qu'est-ce qu'une huile MULTIGRADE ?

C'est une huile qui couvre à elle seule plusieurs grades SAE.
Dans le passé, pour satisfaire différents types de moteurs sous différentes conditions d'utilisation, il était nécessaire de posséder des huiles de viscosités différentes.

Pour les classer, la Society of Automotive Engineers (Société des Ingénieurs de l'Automobile), en abrégé « S.A.E. », a établi une gamme qui comporte plusieurs fluidités :

10 W, 20 W, 20, 30, 40,

la SAE 10 W étant la plus fluide et la SAE 40 la plus épaisse.
Une huile MULTIGRADE couvre à elle seule plusieurs de ces grades SAE, c'est-à-dire qu'elle permet de disposer à froid d'une grande fluidité, donc de lubrifier immédiatement, au démarrage, toutes les parties du moteur et de conserver à chaud une excellente consistance, donc de protéger efficacement le moteur et de ne pas provoquer de consommation excessive.

C'est une huile qui, par sa fluidité, circulera facilement dans toutes les parties du moteur et conservera cependant sa viscosité lorsqu'elle sera en contact avec les parties chaudes du moteur (hauts des cylindres).

Autre avantage, en passant de la saison chaude à la saison froide, ou inversement, le changement d'huile n'est plus nécessaire si on utilise une huile MULTIGRADE.

GRADES SAE



Quels sont les grades SAE couverts par chacune des ESSO EXTRA MOTOR OIL ?

— La première couvre les grades :

SAE 10 W, 20 W, 20, 30,

elle est appelée en abrégé :

10 W, **20**, 30.

La viscosité 10 W, **20**, 30, est recommandée en particulier par la Régie Renault et la Société des Automoboiles Citroën pour tous leurs modèles de voitures, et l'Esso Extra Motor Oil figure explicitement dans la liste des huiles approuvées par ces marques.

Elle trouvera sa pleine justification en toutes saisons dans les moteurs neufs ou en bon état mécanique utilisant déjà une huile fluide.



— La seconde couvre les grades :

SAE 20 W, 20, **30,** 40,

en abrégé.

20 W, **30,** 40.

Elle est destinée aux moteurs dont l'état est satisfaisant, mais qui, utilisant déjà une SAE 30 ou 40, exigent d'être maintenus sur une huile plus épaisse que la précédente.

GRAISSAGE GENERAL DU CHASSIS

Il existe une huile ou une graisse Esso spécialement étudiée en fonction de la technique et du fonctionnement de chaque organe du châssis.

Ne confiez votre voiture qu'à une station bien équipée en personnel et en matériel, et n'utilisant que des lubrifiants de qualité. Vous trouverez sur la couverture de cet opuscule nos recommandations quant aux produits à employer pour la lubrification **des différentes parties du châssis.**

Leur utilisation, tout en ménageant votre voiture et vos intérêts, vous procurera les plaisirs d'une conduite souple, sans ennuis. De bonnes stations-service, de bons garages, et un réseau d'Esso-Service en constant développement, doté d'un personnel compétent, vous aideront à maintenir constamment votre voiture en parfait état pour tout ce qui concerne une bonne lubrification, aussi bien que la fourniture de tous accessoires courants, recharge d'accumulateurs, etc.

LES LUBRIFIANTS ESSO POUR MOTEURS ET CHASSIS

Huiles moteurs.

4 temps { Esso Extra motor oil (voir page 28)
Esso motor oil (en un litre et en deux litres)

2 temps : Esso 2 T motor oil (bidons 2 litres et boîtes 300 cc)

Huiles pour ponts arrière et boîtes à vitesses.

Esso x P compound : SAE 90 EP et 140 EP.

Huile spéciale pour ponts arrière à vis tangente (Peugeot 203 et 403) : V.T.

Graisses pour châssis. Esso Multipurpose grease.

(Cette graisse convient également pour : pompes à eau, roulements.

Huile fluide pour : têtes de Delco, charnières de portières, etc... } Esso Handy Oil.



PERIODICITE DES VIDANGES

On oublie trop souvent qu'elle est essentiellement rendue nécessaire par les inévitables pollutions et la dilution de l'huile.

Pollution par :

— les poussières de la route, aspirées par le carburateur, en dépit des filtres (pour chaque litre d'essence, un moteur aspire 12 m^3 d'air),

— les produits acides, d'une combustion incomplète, notamment par temps froid,

— les vernis provenant également de combustion incomplète et de marche prolongée à régime lent du moteur,

— la condensation de la vapeur d'eau provenant de la combustion et qui demeure dans le carter lorsque sa température n'est pas suffisante pour l'éliminer sous forme de vapeur.

Dilution par :

— excès d'essence, par abus du starter ou marche prolongée au ralenti ;

l'essence en excès « lave » les parois des cylindres et passe dans le carter.

Enfin, contrairement à une opinion répandue, l'huile du carter se détériore plus rapidement lors des courts déplacements à faible vitesse, en ville notamment, et à basse température du moteur, que lors de longues randonnées à température moyenne ou élevée, à l'occasion de grands parcours sur route, et dans des conditions de température plus élevée.

On s'accorde généralement à recommander, pour ces diverses raisons, une vidange tous les 1 500 à 1 800 kilomètres selon les conditions d'emploi de la voiture, espacement qui peut être augmenté si l'on accomplit de longs parcours, et par exemple, plus de 1 500 kilomètres par mois.

Les Esso Service vous conseilleront utilement lors de chaque vidange, et placeront en un point quelconque de votre châssis une fiche vous rappelant la date de la vidange, le type d'huile utilisée et le kilométrage au compteur.

LA PERIODE DE RODAGE

Cette période — généralement fixée par la plupart des constructeurs aux 500 premiers kilomètres — ne comporte pas d'autre servitude que celle de rouler à vitesse réduite (60/70 klh) durant le temps nécessaire au polissage progressif des cylindres et des diverses pièces en mouvement.
En fait, les moteurs ont déjà subi un rodage préalable, en usine, sur banc d'essai, où ils sont lubrifiés avec des huiles contenant des additifs spéciaux, anti-usure.

Il n'en est pas moins vrai qu'il convient de tenir compte, pendant la durée du rodage des recommandations du constructeur, telles qu'elles figurent dans la notice remise lors de la vente de la voiture, et qui font allusion à la période de garantie.

Ne soyez pas surpris, si, durant la période de rodage se révèle une consommation d'huile relativement élevée ; cela est tout à fait normal et la consommation moyenne reviendra progressivement à un taux raisonnable.



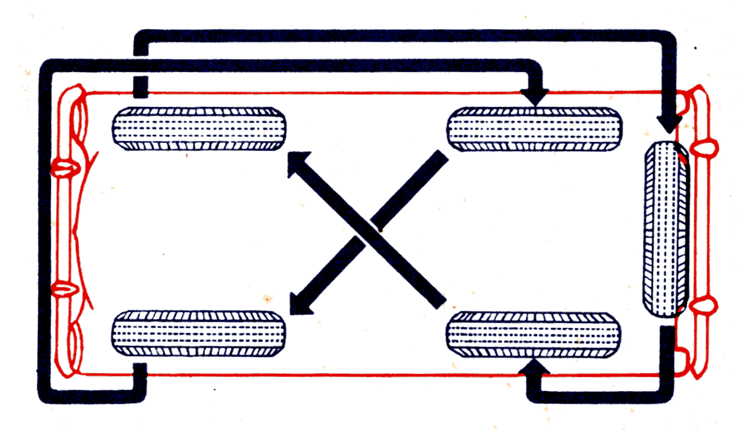
PERMUTATION REGULIERE
DES PNEUMATIQUES

Les pneumatiques s'usent de façon inégale par :

— défaut de parallélisme des roues avant,
— coups de freins brutaux,
— mauvais réglage des freins,
— gonflage excessif ou insuffisant,

sans parler de l'usure particulière des pneus de voitures à « traction avant ».

Pour user le train de pneus de façon aussi régulière que possible, il est recommandé d'opérer tous les 6 à 7.000 kilomètres, une permutation générale, comme suggéré par la figure ci-dessous :



Cette permutation pourra s'opérer quatre ou cinq fois, selon l'effort demandé, et permettra d'atteindre sans incident, de 25 à 30 000 kilomètres.

⁂

Bien entendu, il est recommandé de rouler avec des pneus correctement gonflés, selon les recommandations des fabricants et des tableaux de gonflement, compte tenu des différents types d'enveloppes.



Conseils pour l'achat d'une voiture d'occasion

L'achat d'une voiture d'occasion est affaire délicate. Il nous est difficile d'entrer ici dans le détail de l'examen mécanique qu'il est judicieux de faire ou de faire faire par un spécialiste ; les caractéristiques des divers types de châssis de toutes marques entrent en jeu pour conduire l'examen vers tel ou tel organe important. Nous pouvons toutefois conseiller aux futurs acquéreurs d'exiger du vendeur — et avant tout — un essai **sur route** de 100 kilomètres, en proposant au besoin une participation aux frais.

Ceci permet de percevoir soit la bonne tenue de la voiture et du moteur, soit les défectuosités mécaniques, en même temps que de mesurer les consommations d'huile, d'eau et d'essence.

C'est ensuite que vous vous entourerez des conseils d'un mécanicien chargé par vous d'examiner le véhicule et ses principaux organes : moteur, boîte à vitesses, embrayage, freins, suspensions, roulements et direction.

III[e] PARTIE

La documentation de l'automobiliste

DEMANDE DE MUTATION DE CARTE GRISE

(Renseignements valables pour l'Algérie seulement)

Adresser à la Préfecture une demande de mutation de carte grise sur papier libre. Y joindre :

1°) Une attestation de vente délivrée par le vendeur dont la signature doit être légalisée.

2°) Un talon de versement à la Recette de l'Enregistrement et des Domaines de :

6 000 Fr. pour les voitures de moins de 15 CV
12 000 Fr. pour les voitures de plus de 15 CV
6 000 Fr. pour les véhicules utilitaires.

3°) Une déclaration de transfert de carte grise annexe n° 1 (1 feuille rose et 1 blanche). Cet imprimé est délivré par les Commissariats de Police.

4°) L'ancienne carte grise au nom du vendeur.

5°) Si le véhicule a été immatriculé dans un autre département, joindre un certificat de non-inscription de gage délivré par la Préfecture où le véhicule a été immatriculé.



DEMANDE DE DUPLICATA DE PERMIS DE CONDUIRE

ALGERIE

Faire (sur papier libre) une demande adressée au Préfet du département. Y joindre :

1°) Un certificat de vol ou de perte établi par le Commissaire de Police,

2°) Un talon de versement de 1 400 Fr. au Bureau des Domaines le plus proche de votre résidence.

FORMALITES DE MUTATION
DE CARTE GRISE EN TUNISIE

Renseignements valables au 1er décembre 1958

.. En cas de perte, déclaration au Commissariat du lieu de résidence avec mention du numéro.

— Demande sur papier timbré à 180 M. adressée à M. l'Ingénieur en Chef du Service des Mines, avec identité, signée par le vendeur et l'acheteur, établie suivant la forme habituelle.

— Bulletin de mutation (bulletin rose, modèle C, fourni gratuitement par le Service des Mines).

— Bulletin de renseignements (bulletin bleu, fourni gratuitement par le Service des Mines).

— Certificat de libération de taxe valable pour un mois (pour les véhicules utilitaires seulement), délivré par la régie financière qui a le véhicule inscrit sur son rôle.

— Carte grise au nom du vendeur. Cette carte doit être annotée de façon très lisible et inaltérable de la mention « Vendu le.................... (date de vente) à .... (nom de l'acheteur) ».

— Droit fixe de D. 0.180 de timbre.

— Droit de D. 0,500 par cheval-vapeur, avec minimum de D. 2,680.

DUPLICATA
DE PERMIS DE CONDUIRE

TUNISIE

— Demande sur papier libre, adressée à M. l'Ingénieur en Chef du Service des Mines, avec identité détaillée.
(En cas de perte du permis, faire mention de la perte dans le libellé de la demande et faire viser celle-ci par le Commissaire de Police de la circonscription du demandeur).

— Joindre 2 photos, format réglementaire.

— Droit fixe de D. 180 de timbre.

— Droit de D. 1,000.

QUESTIONS FISCALES



La taxation des véhicules de tourisme

En Algérie

Votre véhicule supportera chaque année la taxe de prestations (la même que doit tout homme majeur) dont le produit bénéficie aux Départements, aux communes et à la Caisse de solidarité.

Cette taxe est établie en fonction d'un nombre de journées (variant de 5 à 6 journées) de « prestations » dues chaque année à l'Etat, en nature ou en espèces, mais qui, pratiquement, sont toujours acquittées en argent.

L'équivalence en argent d'une journée de prestations est différente dans chacun des trois départements et, à l'intérieur de chacun d'eux, trois zones de tarifs différents sont également établies.

Dans le département d'Alger, par exemple, et en 1re zone, il est dû par le contribuable propriétaire d'une automobile de tourisme : 1 500 Fr. pour le véhicule et 150 Fr. par CV pour une journée, soit

$$1\,500 + (160 \times 7) = \text{Fr. } 2\,620$$

par journée et si le nombre de journées dues par l'ensemble des contribuables a été fixé à 6 :

$$\text{un total de } 2\,620 \times 6 = 15\,720 \text{ frs } (1)$$



En Tunisie

Un timbre de taxe annuelle est apposé sur les cartes grises des voitures de tourisme, dont le montant est fixé par le barême suivant :

De 1 à 5 CV	**D. 5,000**
6 à 11 CV	**D. 10,000**
12 à 15 CV	**D. 20.000**
16 CV et plus	**D. 30.000**

Ces taxes sont diminuées de moitié pour les véhicules dont l'âge est égal ou supérieur à 10 ans.

---

(1) Renseignements basés sur taxes en cours à la date du 31-12-1958.

que faire en cas d'accident ?

Notons d'abord :

— qu'il est vivement conseillé d'avoir à bord un imprimé — au moins — de déclaration d'accident délivré par votre assureur,

— que la déclaration doit être adressée à votre Compagnie le plus rapidement possible (sous 24 heures).

⁂

Déclaration :

A) Dégâts matériels seulement.

1. Ayez un ou plusieurs témoins,
2. Dressez sur votre feuille de déclaration un croquis **coté** représentant la position des voitures entre elles et par rapport aux bordures de la route, et situant exactement le lieu de l'accident,
3. Identité exacte de l'adversaire et adresse,
4. Immatriculation et marque de sa voiture,
5. Nom de sa Compagnie d'assurances,
6. Indiquez avec précision les dégâts subis par les voitures.

B) Dommages corporels

1. Arrêtez-vous (le délit de fuite est sévèrement puni),
2. Requérez un représentant de l'autorité (garde champêtre, agent de police ou gendarmerie la plus proche),
3. Faites dresser procès-verbal des circonstances de l'accident et des dommages matériels et corporels subis par vous-même ou par les tiers,
4. Faites noter les reconnaissances de responsabilités ou des fautes qui auront pu être commises par l'adversaire,
5. Le représentant de l'autorité doit se charger, éventuellement, des soins à faire donner aux blessés.

ET SI VOTRE VOITURE EST IMMOBILISÉE

PAR UNE PANNE GRAVE
OU PAR UN ACCIDENT

Vous pouvez avoir recours aux ENTREPRISES DE DÉPANNAGE ET DE REMORQUAGE ci-après...

Pour vos déplacements : formalités internationales

Les documents douaniers permettent aux automobilistes de passer les frontières sans déposer de caution. Les organismes habilités à les délivrer : Automobile Clubs et Touring Club de France se protent caution auprès de l'administration des Douanes : Ces documents sont de plusieurs sortes :

— Documents d'exportation temporaire (diptyques et passavant descriptifs, modèle B-1).

— Documents d'importation temporaire (triptyques 1 mois ou 1 an) ou carnet de passage en douane (validité 1 an).

— Vignette touristique, valable 6 mois.

On trouvera plus loin l'application selon les cas considérés.

ENTRAIDE TOURING INTERNATIONALE

Sous ce signe les clubs européens affiliés à l'A.I.T. et F.I.A. procurent à leurs membres des livrets comportant de nombreux avantages lors des déplacements à l'étranger.

1. Lettre de recommandation attestant la qualité de membre de l'Association émettrice.
2. Lettre de crédit pour règlement à l'étranger de frais de réparation de voitures.
3. Bon d'assistance médicale et chirurgicale (total de l'avance possible : 300.000 francs.
4. Bon de rapatriement gratuit à la suite d'accident.
5. Bon de paiement de droits de douanes en cas de non rapatriement de la voiture (vol ou accidents).
6. Un bon de dépannage auprès des touring-secours.
7. Un bon de consultation juridique auprès des clubs signataires.
8. Un formulaire multilingue de déclaration d'accident.
9. Une procuration autorisant un tiers à conduire la voiture.



Ce livret d'entraide est à la disposition des sociétaires du T.C.F. et des Automobiles Clubs ; il est remis gratuitement aux titulaires de carnets de passage en douane établis pour un an.



PIECES NÉCESSAIRES pour FRANCHIR les FRONTIÈRES

(à la date du 15 Octobre 1958)

Les pays n'exigeant aucun document douanier sont indiqués en couleurs

	VOITURE				PASSAGERS		
	Document douanier (1)	Permis international	Certificat international	Carte verte d'assurances (2)	Carte d'identité nationale	Passeport sans visa	Passeport avec visa
ALLEMAGNE				★	★ ou	★	
AUTRICHE				★	★ ou	★	
BELGIQUE				★	★ ou	★	
BULGARIE	★	★	★				★
DANEMARK				★		★	
EIRE	★			★		★	
ESPAGNE	★	★		★			★
FINLANDE	★	★	★	★		★	
G. BRETAGNE	★			★		★	
GRECE	★	★	★			★	
HONGRIE	★	★	★				★
ITALIE					★ ou	★	
LUXEMBOURG				★	★ ou	★	
MAROC	★					★	
NORVEGE				★		★	
PAYS-BAS				★	★ ou	★	
POLOGNE	★	★	★				★
PORTUGAL	★	★	★			★	
SUEDE				★		★	
SUISSE				★	★ ou	★	
TCHECOSLOVAQUIE	★						★
TUNISIE	★					★	
TURQUIE	★	★	★			★	
YOUGOSLAVIE				★			★

(1) - Triptyque valable 3 mois, un seul voyage ou Triptyque 1 an carnets de passage en douane pour 3 mois ou 1 an, plusieurs pays plusieurs voyages

(2) - La carte verte ne peut être délivrée que par La Compagnie d'Assurances qui garantie le véhicule.



EN TUNISIE : voitures de nationalité française : carnet de passage.
voitures de marque étrangère : carnet de passage.
valable 1 an et plusieurs voyages, ou 1 mois pour un seul voyage.
Passagers : passeport avec visa.

AU MAROC : toutes voitures : triptyque (voir page 42).
Passagers : passeport.

EN FRANCE : Vignette touristique, validité 6 mois, délivrée par les Douanes et les Compagnies de navigation. Ou triptyque. Validité 1 an.

Pièces à produire pour l'obtention du carnet de passage en douane :

passeport, carte grise. Demande spéciale à remplir en triple exemplaire et formule d'engagement, en double.
(2 photos pour obtention du permis international de conduire).

Organismes habilités à délivrer les divers documents ci-dessus :

A ALGER :

Automobile Club de la Province d'Alger : 7, r. Colonna-d'Ornano. Tél. 351-23

Touring Club de France : 1, rue Lacépède. Tél. 330-08

A ORAN :

Automobile Club d'Oranie : rue Marcel-Tabarot. Tél. 320-71

Touring Club de France : 1 boul. Charlemagne Tél. 297-68

A CONSTANTINE :

Automobile Club de Bône-Constantine : Hôtel Cirta Tél. 53-47

Touring Club de France : 4, avenue Viviani. Tél. 38-99

A BONE :

Automobile Club de Bône-Constantine : avenue de la 3e D.I.A. Tél. 29-11

Touring Club de France : 2, rue Gambetta. Tél. 49-49

2° Pour se rendre de 

EN ALGERIE :

a) voitures immatriculées en Tunisie :

— si les voitures sont acheminées par voie maritime : carnet de passage en douane.

— par la route : un simple passavant portant marque, dimension et numéro des pneumatiques.

b) voitures immatriculées ailleurs qu'en Tunisie : carnet de passage en douane.

EN FRANCE :

Aucun document n'est exigé mais fournir au départ à la Compagnie de navigation : carte grise, n° du moteur, n° du châssis, force en CV, cylindrée, etc...

Fournir à la Douane : marque, dimension et n° des pneumatiques.

AU MAROC :

Carnet de passage.

Validité des titres : un an dans tous les cas, mais ne donnant droit qu'à un séjour consécutif de six mois, éventuellement renouvelable.

A L'ENTREE EN TUNISIE :

a) voitures immatriculées en France ou en Algérie quelle que soit la marque) : carnet de passage exigé ainsi que carte grise nationale et permis de conduire.
A l'entrée en Tunisie, la Douane relève marque, dimension et numéro des pneumatiques.

b) voitures immatriculées dans un autre pays :

— carnet de passage en douane.

— en outre, par réciprocité, les mêmes documents qui sont exigés pour les véhicules tunisiens se rendant dans ce pays.



Organismes habilités: National Automobile Club de Tunisie, 1, avenue de Carthage, Tunis. 15, rue des Belges, Tunis. (Adhésion obligatoire à l'un de ces organismes).



EN ALGERIE ET TUNISIE

passagers : passeport. Voitures : carnet de passage pour la Tunisie.

EN FRANCE :

et

A L'ETRANGER :

passagers : passeport chérifien (pour les personnes résidant sur le territoire marocain). Voiture : triptyque.

Passeport (pour l'Espagne, les ressortissants marocains doivent se munir du visa de l'un des consulats d'Espagne au Maroc, à : Casablanca, Rabat, Mazagan, Marrakech).

Pour les voitures un carnet de passage en douane (valable 1 an). Permis international de conduire.

Pour la traversée de l'Espagne, il est bon de couvrir une assurance spéciale (se renseigner auprès de l'Automobile Club et du Touring Club du Maroc).



Organismes habilités à délivrer, au Maroc, les documents douaniers ci-dessus :

Automobile Club Marocain : Place des Nations Unies, Casablanca. Tél. : 216-64.

Meknès : 12, rue de l'Eglise.

Fès : 50, avenue de France.

Oujda : 42, avenue Foch.

Rabat : 11, rue Jules-Poivre.

Agadir : boulevard de la République.

Marrakech : Galerie de la Koutoubia.

Kenitra : Avenue Clemenceau.

Touring Club du Maroc : 3, avenue de l'Armée Royale, Casablanca. Tél. : 292-88.

Correspondants :

Fès : M. Romera, 23, rue de Serbie.

Rabat : M. Galiana, S.C.P., 27, avenue Urbain-Blanc.

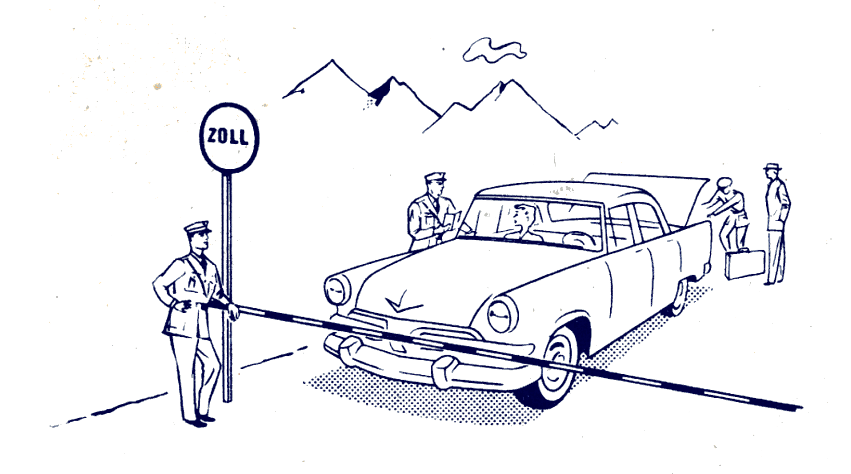
Agadir : Cabinet Marmain, Imm. La Paternelle.

Kenitra : Cabinet Labarrère, 13, rue de la Mamora.

El Jedida : M. Bessière, 29, rue d'Ivry.

Meknès : 1, rue de Taza. Tél. : 20-55.

Oujda : 25, boulevard Dupuytren. Tél. : 37-41.



ESSO TOURING SERVICE

L'ESSO TOURING SERVICE est une organisation — unique en son genre — destiné à faciliter aux automobilistes leurs déplacements sur les routes du Monde.

Comment est-il équipé ? L'ESSO TOURING SERVICE de Paris dispose :

— d'une énorme documentation relative aux réseaux routiers (classement des voies de communication, état des routes, travaux en cours) et aux ressources touristiques des différents pays,

— d'un personnel spécialement formé à l'étude et au tracé d'itinéraires parfaitement adaptés aux désirs des automobilistes,

— d'une collection de cartes routières ESSO éditées par les diverses Sociétés ESSO, cartes sur lesquelles sont tracés les itinéraires demandés.

Comment peut-il être utilisé ?

Il suffit à l'automobiliste :

— **de se procurer dans une quelconque ESSO SERVICE de l'Afrique du Nord une carte postale de demande d'itinéraire,**

— de la remplir,

— de la poster.



Il recevra, en retour, **gracieusement,** le tracé de l'itinéraire demandé et les cartes ESSO correspondantes, avec tous renseignements complémentaires, étapes, etc...

Un « collant » spécial à apposer sur le pare-brise de la voiture le signalera à la spéciale attention des ESSO SERVICE en cours de route.

C'est un SERVICE ESSO !



les Esso-Service assurent :

— la distribution des carburants ESSO :

essence ESSO,
super-carburant ESSO EXTRA.

— celle des lubrifiants ESSO pour l'automobile :

Esso Extra motor oil, huile « multigrade »,
Esso Extra motor oil, huile « multigrade » (boîtes et 1/2 lit.
Esso 2 temps (2 litres et 300 cm³).

Les Esso-Service sont, en outre, à votre disposition pour :

— le lavage et le dépoussiérage des carrosseries,
— le graissage rationnel des châssis,
— la charge rapide des accumulateurs,
— les opérations de vulcanisation,
— etc... etc...

Elles procurent généralement les accessoires les plus courants (bougies, ampoules, courroies de ventilateurs, etc...).

⁂

Les Esso-Service assurent en outre, gracieusement :

— le nettoyage des pare-brise, glace arrière, glaces de portière et phares,

— le complément de niveau du radiateur,

— le contrôle de la pression des pneumatiques,

— la vérification du niveau d'huile,

— la vérification et le plein des batteries d'accumulateurs,

— la délivrance des cartes postales de demandes d'itinéraires à transmettre à l'Esso Touring Service (voir p. 45).

⁂

Compétence, politesse, courtoisie, célérité constituent les éléments de base de la formation des gérants et du personnel des Esso Service.

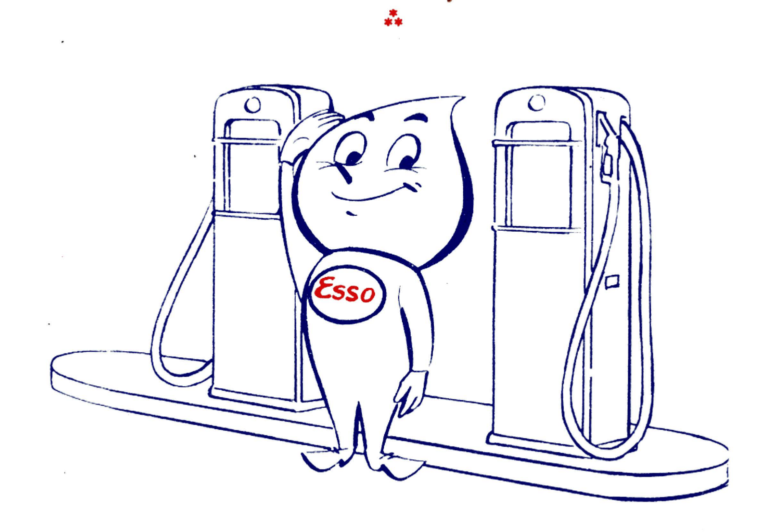
●

Les Esso-Service sont vos points d'appui au cours de vos randonnées.

●

Les revendeurs Esso sont les amis des automobilistes.

⁂





PARLONS AUSSI DU CARBURANT

Les progrès accomplis dans les techniques du raffinage — en particulier les travaux des laboratoires de l'Esso Research — ont permis d'améliorer sans cesse les caractéristiques des carburants et d'accroître le rendement des moteurs d'automobiles.
En particulier, le super-carburant « Esso Extra » est étudié en fonction du taux de compression de plus en plus élevé des moteurs modernes.

Grâce à ses composants qui évitent tout cognement ou cliquetis, l'Esso Extra permet d'obtenir :

— d'excellents départs à froid, en toutes saisons,

— des démarrages nerveux,

— de franches accélérations,

— d'excellentes « reprises » en côte,

— une moindre consommation (changements de vitesse moins fréquents) sans parler d'une moindre usure de l'embrayage pour les mêmes raisons.

Esso Extra accroît les performances des moteurs neufs, rajeunit les voitures usagées.

Sans la moindre action nocive sur les soupapes, ni sur les cylindres — contrairement à une légende par trop répandue — l'Esso Extra constitue le carburant préféré des automobilistes sachant apprécier une conduite souple et agréable.

Aux stations « Esso » arrêtez-vous **toujours** auprès des pompes bleues et blanches distribuant l'Esso E X T R A

le carburant « jeune ».

RAPPEL DES NOTIONS ESSENTIELLES DU CODE DE LA ROUTE

VOIES MATERIALISEES.

Ligne discontinue. — Ne la franchir qu'en cas de dépassement.

Ligne continue. — Ne doit être ni franchie, ni chevauchée.

Lignes continue et discontinue accolées. Le conducteur ne doit s'occuper que de la ligne située immédiatement à sa gauche.

CIRCULATION.

— Circuler à droite.
— Croiser à droite.
— Dépasser à gauche.
— Respecter les règles de la priorité de droite (sauf exceptions pour routes secondaires comportant signal spécial).
— Signaler tout changement de direction. Lorsqu'on doit couper le trafic venant de l'arrière, utiliser non seulement les clignotants, mais pour plus de sûreté (en cas notamment de trafic à grande vitesse) sortir le bras gauche et indiquer l'orientation que l'on désire prendre.

Regarder également vers l'avant et vérifier que la voie est libre ou que le conducteur du véhicule venant de face a compris votre intention et vous laisse le passage.

VITESSE.

Réduisez-là :
— aux croisements,
— lorsque la visibilité est insuffisante,
— à l'approche d'un troupeau.

DEPASSEMENTS.

Vérifier qu'aucun véhicule ne vient, dangereusement en sens inverse.

Avertir, en rase compagne le véhicule que l'on compte dépasser (signaux sonores de jour, optiques de nuit).

Laissez-vous dépasser si vous désirez conserver votre vitesse mais **serrez à droite.**

Interdiction de dépasser :
— dans les virages,
— aux sommets des côtes,
— aux intersections de routes,
— au long d'une ligne continue jaune,
— sur chaussée rétrécie.

Le retour à droite **prématuré** est interdit.

Dépassement à droite autorisé lorsque le conducteur du véhicule précédent a signalé qu'il se dispose à tourner à gauche.

STATIONNEMENT.

Se conformer aux règlements communaux.

Avant d'ouvrir la portière de gauche, vérifier qu'aucun véhicule n'approche de votre voiture.

Ne stationnez pas, à un croisement de route, au sommet d'une côte, ou dans un virage.

En cas d'accident, et dès la chute du jour, signalez par un feu rouge ou tout signal lumineux de fortune la position du véhicule immobilisé.

Ne stationnez jamais en double file.

Soyez attentif au trafic arrière lorsque vous quittez un stationnement.

Voici le tarif...

PÉNALITÉS POUR INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

Ordonnance du 15 Décembre 1958)

	Prison	Amende
Conduite des véhicules.		
— Conduite en état d'ivresse....	1 mois à 1 an	50.000 à 500.000
— Délit de fuite après accident..	1 mois à 1 an	50.000 à 500.000
— Refus d'obtempérer à injonction d'agent de la force publique	10 j. à 3 mois	50.000 à 500.000
Règles de la circulation.		
— Organisation de courses sans autorisation	10 j. à 6 mois	200.000 à 10 millions
— Obstacle au passage des véhicules	3 mois à 2 ans	10.000 à 2 millions
— Défaut de plaque d'immatriculation	10 j. à 6 mois	50.000 à 600.000
— Falsification de plaques d'immatriculation	6 mois à 5 ans	50.000 à 1 million
Règles de conditions administratives de circulation.		
— Usage de pièces fausses ou altérées	6 mois à 5 ans	50.000 à 1 million
Permis de conduire.		
— Défaut de permis	10 j. à 3 mois	50.000 à 300.000
La suspension du permis de conduire peut être ordonnée :		
— à la suite d'homicide ou de blessures involontaires,		
— de contravention à la législation ou à la réglementation.		
Circulation routière.		
Contravention :		
aux sens de la circulation, aux croisements et dépassements, aux intersections de routes et priorité de passage, dispositifs d'éclairage et de signalisation, stationnement à proximité d'une intersection, sommet de côte ou virage	8 jours max. (récidive : double peine)	6.000 à 36.000
emploi d'avertisseurs, stationnement interdit (en dehors des cas ci-dessus)	–	2 à 4.000 frs

"La loi... c'est la loi."



Numéros minéralogiques des voitures françaises

Ain	1
Aisne	2
Allier	3
Alpes (Basses)	4
Alpes (Hautes)	5
Alpes-Maritimes	6
Ardèche	7
Ardennes	8
Ariège	9
Aube	10
Aude	11
Aveyron	12
Bouches-du-Rhône	13
Calvados	14
Cantal	15
Charente	16
Charente-Maritime	17
Cher	18
Corrèze	19
Corse	20
Côte-d'Or	21
Côtes-du-Nord	22
Creuse	23
Dordogne	24
Doubs	25
Drôme	26
Eure	27
Eure-et-Loir	28
Finistère	29
Gard	30
Garonne (Haute-)	31
Gers	32
Gironde	33
Hérault	34
Ille-et-Vilaine	35
Indre	36
Indre-et-Loire	37
Isère	38
Jura	39
Landes	40
Loir-et-Cher	41
Loire	42
Loire (Haute)	43
Loire-Inférieure	44
Loiret	45
Lot	46
Lot-et-Garonne	47
Lozère	48
Maine-et-Loire	49
Manche	50
Marne	51
Marne (Haute)	52
Mayenne	53
Meurthe-et-Moselle	54
Meuse	55
Morbihan	56
Moselle	57
Nièvre	58
Nord	59
Oise	60
Orne	61
Pas-de-Calais	62
Puy-de-Dôme	63
Pyrénées (Basses-)	64
Pyrénées (Hautes-)	65
Pyrénées-Orientales	66
Rhin (Bas-)	67
Rhin (Haut)	68
Rhône	69
Saône (Haute)	70
Saône-et-Loire	71
Sarthe	72
Savoie	73
Savoie (Haute)	74
Seine	75
Seine-Inférieure	76
Seine-et-Marne	77
Seine-et-Oise	78
Sèvres (Deux-)	79
Somme	80
Tarn	81
Tarn-et-Garonne	82
Var	83
Vaucluse	84
Vendée	85
Vienne	86
Vienne (Haute)	87
Vosges	88
Yonne	89
Territoire de Belfort	90

Arrondissements minéralogiques en Algérie :

Alger	9 A
Batna	9 B
Bône	9 C
Constantine	9 D
Médéa	9 E
Mostaganem	9 F
Oran	9 G
Orléansville	9 H
Sétif	9 J
Tiaret	9 K
Tizi-Ouzou	9 L
Tlemcen	9 M

Territoires du Sud :

Dépt des Oasis	8 A
Dépt de la Saoura	8 B

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant Esso Extra	Lubrifiants Esso	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.

mensuelles

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant **Esso Extra**	Lubrifiants **Esso**	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant **Esso Extra**	Lubrifiants **Esso**	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant **Esso Extra**	Lubrifiants **Esso**	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant **Esso Extra**	Lubrifiants **Esso**	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.

Mois de 19

Date	LIBELLE ou QUANTITES	Carburant **Esso Extra**	Lubrifiants **Esso**	Lavage Graissage	Hôtel et Restaurant
	Totaux. . .				

Frais d'entretien accus, pneus et grosses réparations.	

Avec les compliments
d'
ESSO STANDARD TUNISIE

